ΕΝΑΝΤΙΑ

• ΣΤΟ MASTER PLAN ΚΡΑΤΟΥΣ ΚΑΙ ΠΟΛΥΕΘΝΙΚΩΝ

για το παραλιακό μέτωπο από το λιμάνι του Πειραιά μέχρι το Πέραμα

• ΣΤΑ ΚΑΖΑΝΙΑ, ΤΑ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ, ΤΗ ΜΟΛΥΝΣΗ, ΤΗΝ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΜΑΣ

ΑΝΤΙΣΤΑΣΗ – ΑΥΤΟΟΡΓΑΝΩΣΗ – ΑΛΛΗΛΕΓΓΥΗ

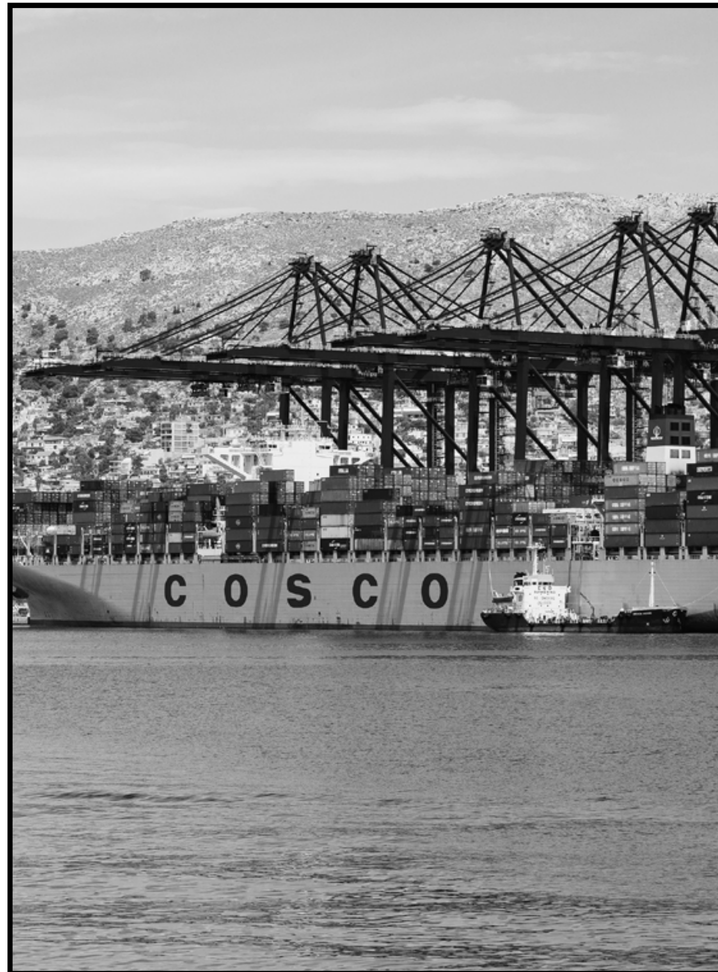


ΕΝΙΑΙΟ ΑΛΣΟΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΩΝ ΠΡΩΗΝ ΛΙΠΑΣΜΑΤΩΝ

Ο ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ
ΤΗΣ ΜΟΛΥΝΣΗΣ,
ΤΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ
ΚΑΙ ΤΗΣ ΥΠΟΤΑΓΗΣ ΔΕΝ ΔΙΟΡΘΩΝΕΤΑΙ,
ΑΝΑΤΡΕΠΕΤΑΙ

Το MASTER PLAN της COSCO

Στις **21.01.2018**, η **ΟΛΠ ΑΕ**, δηλαδή η **COSCO SHIPPING**, σε κλειστή συνάντηση με τους **«εκλεκτούς»** αρμόδιους φορείς, παρουσίασε το **«Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και τη Μελέτη Διαχείρισης» (Master Plan)** για ολόκληρη την παράκτια ζώνη από το εμπορικό-τουριστικό λιμάνι του Πειραιά μέχρι τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη στο Πέραμα. Σε συνέχεια και εφαρμογή της Σύμβασης Παραχώρησης του **ΟΛΠ** από το ελληνικό κράτος στην **COSCO**, με την πώληση του 67% των μετοχών τον Αύγουστο του 2016 από την κυβέρνηση που με έναν νόμο θα καταργούσε τα μνημόνια. Μια μελέτη, που -καθόλου τυχαία- εξυπηρετεί αποκλειστικά τα συμφέροντα του εφοπλιστικού, εμπορικού, τουριστικού, πετρελαϊκού και κατασκευαστικού κεφαλαίου, υποβαθμίζοντας και περιφράζοντας περαιτέρω τη ζωή μας. Ένα κεφαλαιο-κρατικό σχέδιο που σε μεγάλο βαθμό παραμένει αθέατο από τους κατοίκους των περιοχών του Πειραιά, μιας και τα κομμάτια του παζλ παραμένουν σκόπιμα ασύνδετα από τους κυβερνήτες, τους αντιπολιτευόμενους, τους περιφερειάρχες, τους δημάρχους, τους δημοσιογράφους, μαζί με τις κλασικές τακτικές της αποσιώπησης, της παραπληροφόρησης, της εξαπάτησης και της χειραγώγησης που ακολουθούν. Ας ενώσουμε, λοιπόν, τα κομμάτια του παζλ για να δούμε και να καταλάβουμε τη συνολική εικόνα.



Χρονικό των τελευταίων μηνών:

21.01.2018, η **COSCO** παρουσιάζει το **«Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και τη Μελέτη Διαχείρισης» (Master Plan)** για την παράκτια ζώνη από το εμπορικό-τουριστικό λιμάνι του Πειραιά μέχρι τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη στο Πέραμα.

29.03.2018, ξεκινούν οι κινητοποιήσεις ενάντια στα **«καζάνια του θανάτου»** στο Πέραμα, μετά την ανακοίνωση επαναλειτουργίας δεκάδων ανενεργών δεξαμενών στην περιοχή από τις πετρελαϊκές εταιρείες **CORAL** και **CYCLON**.

03.05.2018, **έντονη δυσοσμία** από την **OIL ONE** του Μελισσανίδη κατακλύζει τις περιοχές του Πειραιά. Η εκπομπή ρύπων και η αφόρητη κατάσταση θα συνεχιστεί τις επόμενες βδομάδες, προκαλώντας αντιδράσεις και κινητοποιήσεις των κατοίκων της Δραπετσώνας και του Κερατσινίου.

30.05.2018, οι **εργαζόμενοι** στους σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων **(ΣΕΜΠΟ)** της **COSCO**, στις προβλήτες ΙΙ και ΙΙΙ, ξεκινούν **απεργία διεκδικώντας συλλογική σύμβαση εργασίας** φορτοεκφορτωτών, ένσημα βαρέα και ανθυγιεινά και μέτρα ασφάλειας. Η **COSCO/ΟΛΠ/PCT/DPORT και οι εργολάβοι προσέφυγαν άμεσα στη δικαιοσύνη, η οποία καθόλου τυχαία και εξίσου άμεσα κήρυξε την απεργία παράνομη.** Το σωματείο μετά από 3 μέρες απεργίας, το βράδυ της 1ης Ιουνίου, αποφασίζει την αναστολή της και την ανακοίνωση νέας ημερομηνίας απεργίας στις 6 Ιουνίου, κατά τη διάρκεια της οποίας οι εργαζόμενοι δέχτηκαν τη **«δέσμευση»** του υπουργείου και των εργολαβικών εταιρειών (που είναι οι εργοδότες τους) για υπογραφή της συλλογικής σύμβασης εργασίας.

14.06.2018, με το **άρθρο 70** στα **«προαπαιτούμενα»** για το κλείσιμο της πρόσφατης **«αξιολόγησης»** η κυβέρνηση ψήφισε την παράταση έως 20 χρόνια (από 12 που ίσχυε) της λειτουργίας εγκαταστάσεων, **με επικίνδυνες και οχλούσες χρήσεις**, σε μη βιομηχανικές ζώνες, ακόμα και εντός οικιστικού ιστού, όπως η **OIL ONE** και η **LAFARGE BETON** στη Δραπετσώνα και οι δεξαμενές πετρελαιοειδών στο Πέραμα.

Εν συντομία το Master Plan:

Επέκταση του Λιμένα κρουαζιέρας στο κεντρικό λιμάνι του Πειραιά, με επέκταση του επιβατικού σταθμού της κρουαζιέρας στις πύλες Ε11 & Ε12, κατασκευή νέου επιβατικού σταθμού, δημιουργία νέων αποθηκών εντός του λιμανιού, δύο τουλάχιστον πεντάστερων πολυτελών ξενοδοχείων (ένα εκ των οποίων στο εκθεσιακό κέντρο του ΟΛΠ, την επονομαζόμενη Παγόδα) και πολυώροφου εμπορικού κέντρου τύπου MALL.

Κατασκευή επισκευαστικής προβλήτας για μεγάλα σκάφη αναψυχής (Mega Yacht) στον Νέο Μώλο Δραπετσώνας, για την επέκταση της ναυπηγοεπισκευής πέρα από τα φορτηγά πλοία και τα δεξαμενόπλοια και στα τουριστικά πλοία και πολυτελή σκάφη αναψυχής.

Επέκταση σταθμού διακίνησης αυτοκινήτων (car terminal) στον λιμένα Ηρακλέους, με σκοπό, όπως μας λέει ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της **ΟΛΠ Α.Ε.** κύριος **Fu Chengqiu** της **COSCO**: **«το λιμάνι του Πειραιά να γίνει ένας από τους μεγαλύτερους σταθμούς διακίνησης αυτοκίνητων σε ολόκληρη τη Μεσόγειο».** Η προβλεπόμενη χωρητικότητα θα αγγίζει τα **5.400 οχήματα** με περαιτέρω αύξησή της μέσω της σχεδιαζόμενης κατασκευής δύο τεράστιων κτιρίων στάθμευσης αυτοκινήτων, στην περιοχή του **πρώην ΟΔΔΥ**, πίσω από τον Σκλαβενίτη, στο κέντρο αποθηκών που σχεδιάζουν να δημιουργήσουν στην εν λόγω έκταση.

Δημιουργία κέντρου αποθηκών (Logistics) στην περιοχή του πρώην ΟΔΔΥ. Πυρήνας της καπιταλιστικής επένδυσης με βάση το **master plan** είναι η κατασκευή κέντρου **logistics** στην έκταση των **80 στρεμμάτων του πρώην ΟΔΔΥ** πίσω από τον Σκλαβενίτη. Εκεί που χρόνια τώρα οι υπουργοί και οι δήμαρχοι όλων των κυβερνήσεων και όλων των παρατάξεων ανακοίνωναν ότι θα γίνει κέντρο υγείας. **Στόχος η μετατροπή του Πειραιά στο βασικό διαμετακομιστικό κέντρο εμπορευμάτων της Μεσογείου.**

Λειτουργία προβλήτας πετρελαιοειδών στην Προβλήτα III των ΣΕΜΠΟ στο Πέραμα. Ένα καπιταλιστικό λιμάνι διασφαλίζει την απρόσκοπτη ροή των εμπορευμάτων και ο Πειραιάς μετατρέπεται σε σημαντικό κόμβο διασύνδεσης της παγκόσμιας αγοράς και σε ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια διαμετακομιστικού εμπορίου της Ευρώπης. Οι τρεις προβλήτες φορτο-εκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων **(ΣΕΜΠΟ) της COSCO** στο Ικόνιο και στο Πέραμα, με τους δυσθεώρητους γερανούς που έχουν γίνει σήμα κατατεθέν της ιδιωτικοποίησης του λιμανιού, ξεκίνησαν να λειτουργούν με ετήσιο ρυθμό περίπου **800.000 Containers**, έχοντας φτάσει σήμερα στα **5.000.000 ετησίως**, με αύξηση κερδών για την εταιρεία περισσότερο από 40% το 2017.

Στην προβλήτα III, που εκτός από εμπορευματοκιβώτια διακινούνται και πετρελαιοειδή φορτία, οι πετρελαϊκές εταιρείες **CORAL** και **CYCLON** θέλουν να επαναλειτουργήσουν τα ανενεργά καζάνια που βρίσκονται στη γύρω περιοχή και να τα συνδέσουν με υπόγειες σωληνώσεις με την προβλήτα III για την τροφοδοσία πλοίων με καύσιμα, χημικά κ.α. **Μια ενεργή βόμβα μέσα σε κατοικημένη περιοχή.**

Βελτίωση Υποδομών Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος, δεδομένου ότι η προσόρμιση όλο και περισσότερων πλοίων στο λιμάνι του Πειραιά αυξάνει τις **δυνατότητες κερδοφορίας** της ναυπηγοεπισκευής, σηματοδοτώντας την επέκταση και τον «εκσυγχρονισμό» της αλλά και την εμφάνιση νέων παικτών-εργολάβων, όπως η ίδια η **COSCO** μέσω θυγατρικών της. Στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη στο Πέραμα, η οποία λειτουργεί εδώ και δεκαετίες ως το κεντρικό ναυτιλιακό συνεργείο του Πειραιά, βελτιώθηκαν οι ήδη υπάρχουσες πλωτές δεξαμενές και μεταφέρθηκε μία καινούργια από την ίδια την COSCO, στην οποία μπορούν να δοκιμαστούν και τα πιο μεγάλα πλοία μετά την επισκευή τους.

Η OIL ONE

03.05.2018, ξημερώματα, έντονη δυσοσμία κατακλύζει τις περιοχές του Πειραιά, ιδιαίτερα τη **Δραπετσώνα**, τη **Χαραυγή**, την **Ευγένεια**, τον **Αγ. Διονύση** και το λιμάνι αλλά και μέχρι τη **Νίκαια** και τον **Κορυδαλλό**. Η εκπομπή ρύπων και η αφόρητη κατάσταση θα συνεχιστεί τις επόμενες βδομάδες. Η μονάδα **OIL ONE** του Μελισσανίδη, διαχείρισης-επεξεργασίας υγρών πετρελαιοειδών αποβλήτων **(SLOPS)**, θα την βγάλει για άλλη μια φορά καθαρή. Τα κρατικά μηχανήματα μέτρησης δεν θα δείξουν υπερβάσεις στις εκπομπές αέριων ρύπων και τα κυβερνητικά, περιφερειακά και δημοτικά στελέχη, που αρχικά έσκιζαν τα ρούχα τους, θα λουφάξουν. **Οι ρύποι και η δυσοσμία θα συνεχιστούν το επόμενο διάστημα, προκαλώντας έντονες αντιδράσεις και κινητοποιήσεις διαμαρτυρίας από τους κατοίκους της Δραπετσώνας και του Κερατσινίου. Μια ρυπογόνος εστία εντός κατοικημένης ζώνης, με άγνωστες επιπτώσεις στην υγεία των κατοίκων.**

Η ιστορία δημιουργίας αυτού του διυλιστηρίου είναι εξίσου αμαρτωλή με τους **«α-μέτρητους» ρύπους** που εκλύει. Τον Δεκέμβρη του 2012, ο Δημήτρης Μελισσανίδης, σε έναν επενδυτικό «οίστρο» εν μέσω οικονομικής κρίσης (συμμετοχή στην αγορά του πλειοψηφικού πακέτου του ΟΠΑΠ, αγορά των μετοχών της ποδοσφαιρικής ΑΕΚ κτλ) αγοράζει με όχημα την θυγατρική εταιρεία **OIL ONE ΑΕΒΕΕ** του Ομίλου Aegean τις εγκαταστάσεις που διατηρούσε η BP HELLAS στην περιοχή της Δραπετσώνας. Η μονάδα από το 1984 λειτουργούσε για την παραγωγή, αποθήκευση και διακίνηση μόνο λιπαντικών (όχι

πετρελαιοειδών) και η στιγμή της συγκεκριμένης αγοράς δεν ήταν καθόλου τυχαία. Στις **27.11.2012**, ένα μήνα πριν την αγορά των εγκαταστάσεων από την πλευρά Μελισσανίδη, **«εντελώς συμπωματικά» η Περιφέρεια Αττικής με περιφερειάρχη τον Γιάννη Σγουρό, με την υπ' αριθμό 374/2012 απόφασή της, ενέκρινε τους περιβαλλοντικούς όρους για τη λειτουργία μονάδας παραγωγής, παραλαβής, αποθήκευσης και διακίνησης πετρελαίου, ανάμιξης και συσκευασίας λιπαντικών και επεξεργα σίας υγρών πετρελαιοειδών αποβλήτων, παρ' ότι η έκταση της πρώην βιομηχανικής περιοχής της Δραπετσώνας είχε χαρακτηριστεί ως χώρος «ανάπλασης» και αποχαρακτηριστεί ως χώρος «βιομηχανικής δραστηριότητας» από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας τόσο το 1997 όσο και το 2007.** Στη συνέχεια, στις **5.8.2013** υπήρξε τροποποίηση των περιβαλλοντικών όρων, με απόφαση της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Αττικής, η οποία παρείχε στην εταιρεία OIL ONE, δυνατότητα αποθήκευσης 20.000 κυβικών μέτρων υγρών καυσίμων και 3.500 κυβικών μέτρων ορυκτελαίων και μονάδας επεξεργασίας υγρών πετρελαιοειδών αποβλήτων. Στην ουσία, άνοιξε ο δρόμος για το πραγματικό επιχειρηματικό σχέδιο του Μελισσανίδη στην περιοχή: τη διαχείριση-επεξεργασία υγρών πετρελαιοειδών αποβλήτων **"SLOPS"**, μέσω των οποίων γίνεται άλλωστε συστηματικά και οργανωμένα όχι μόνο εμπόριο αλλά και λαθρεμπόριο πετρελαίου. Το παζλ ολοκληρώθηκε με τη φωτογραφική τροποποίηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας στο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας, που μετέτρεπε τη χρήση της περιοχής από **«Ανάπλασης»** σε **«Μητροπολιτικής Παρέμβασης»** και την παραλία σε **«Λιμενοβιομηχανική ζώνη»** όπου επιτρέπονται χρήσεις βιομηχανίας, βιοτεχνίας, τριτογενούς τομέα, με απόφαση του τότε Υπουργού Περιβάλλοντος Γ. Μανιάτη του κυβερνητικού συνασπισμού ΝΔ-ΠΑΣΟΚ, στις 14 Μαρτίου 2014.

Τον Ιούλιο του 2015, η σημερινή κυβέρνηση, σε μια κίνηση εντυπώσεων (αφού οποιοσδήποτε επόμενος νόμος οποιασδήποτε κυβέρνησης μπορεί να χαρακτηρίσει εκ νέου την περιοχή ως βιομηχανική) προχώρησε πάλι στον αποχαρακτηρισμό της περιοχής των πρώην λιπασμάτων ως «βιομηχανικής δραστηριότητας», **παρατείνοντας ταυτόχρονα για 12 επιπλέον χρόνια τη λειτουργία των εργοστασίων που λειτουργούν σε αυτή.** Έναν χρόνο μετά, **το καλοκαίρι του 2016**, η συγκυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ **προχώρησε στην ιδιωτικοποίηση του λιμανιού του Πειραιά**, με την πώληση στην **COSCO** του 67% των μετοχών του **ΟΛΠ** και την παραχώρηση της διοίκησής του στην πολυεθνική. **Στις 14.06.2018, με το άρθρο 70 στα «προαπαιτούμενα» για το κλείσιμο της πρόσφατης «αξιολόγησης», η ίδια κυβέρνηση ψήφισε μια φωτογραφική διάταξη, που παρατείνει στα 20 χρόνια (από τα 12) τη λειτουργία εγκαταστάσεων με επικίνδυνες και οχλούσες χρήσεις, σε μη βιομηχανικές ζώνες, ακόμα και εντός οικιστικού ιστού (OIL ONE, LAFARGE BETON, δεξαμενές πετρελαιοειδών στο Πέραμα).**



Τα καζάνια στο Πέραμα

Στα τέλη Μάρτη οι κάτοικοι του Περάματος ξεκίνησαν κινητοποιήσεις ενάντια στα **«καζάνια του θανάτου»**. Η κατασκευή νέας προβλήτας πετρελαιοειδών στην άκρη της Προβλήτας ΙΙΙ, έφερε εταιρείες πετρελαιοειδών όπως η **CORAL** και η **CYCLON** να επιδιώκουν την επαναλειτουργία των ανενεργών δεξαμενών. Ήδη από το καλοκαίρι του 2017 έχουν αρχίσει εργασίες επισκευής και οι οσμές γίνονται όλο και εντονότερες.

Δεν είναι ένα καινούργιο θέμα για το Πέραμα. Για δεκαετίες οι κάτοικοι έδιναν μάχη για το κλείσιμο των «καζανιών του θανάτου» και με την πίεση των κινητοποιήσεών τους κατορθώθηκε η διακοπή της λειτουργίας τους τις δυο τελευταίες δεκαετίες. Όμως, με βάση το επενδυτικό σχέδιο της COSCO για τον ΟΛΠ υπάρχει κινητικότητα εταιρειών πετρελαιοειδών και ενδιαφέρον της COSCO για την επαναλειτουργία τους.

Οι συνέπειες και οι κίνδυνοι σε ενδεχόμενη επαναλειτουργία θα είναι τεράστιες. Δεκάδες καζάνια γεμάτα πετρέλαιο δημιουργούν μια βόμβα στο κέντρο της πόλης, επάνω στον δρόμο που είναι ο μοναδικός δρόμος διαφυγής σε περίπτωση «ατυχήματος». Κίνδυνοι πολλαπλάσιοι από την πετρελαιοκηλίδα που μόλυνε ανεπανόρθωτα τον Σαρωνικό από το πρόσφατο «ατύχημα» στο δεξαμενόπλοιο «Αγία Ζώνη ΙΙ».

Η ΕΝΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΚΙΝΗΣΕΩΝ ΚΡΑΤΟΥΣ ΚΑΙ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Το **Master Plan** που ανακοίνωσε η **COSCO** τον Ιανουάριο του 2018 συμπυκνώνει μια διαδρομή 20ετίας που αφορά στην εκμετάλλευση της παράκτιας ζώνης από την Ακτή Ξαβερίου στον Πειραιά μέχρι την Ελευσίνα. **Ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 2000, ο υπό κρατική διαχείριση ΟΛΠ, στα 5ετή επενδυτικά του πλάνα, έθεσε ως βασικό στόχο τη μετατροπή του λιμανιού του Πειραιά σε κύριο διαμετακομιστικό κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου και κατ' επέκταση της Ευρώπης και βασικό τουριστικό προορισμό κρουαζιέρας στη Μεσόγειο.** Βάσει αυτής της στοχοθεσίας, η επέκταση της Προβλήτας Ι για αύξηση της ροής των εμπορευματοκιβωτίων, η κατασκευή νέων προβλητών, άλλες για εμπορευματοκιβώτια (ΣΕΜΠΟ), άλλες για διακίνηση οχημάτων και άλλες για μεγάλα κρουαζιερόπλοια, ο τεχνικός εκσυγχρονισμός της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης, οι δεξαμενές τροφοδοσίας καυσίμων στα ολοένα και περισσότερα πλοία και οι μονάδες διύλισης και επεξεργασίας των πετρελαϊκών απόβλητων (SLOPS) αυτών των πλοίων συνέθεταν τη δέσμη των απαραίτητων κινήσεων που έπρεπε να υλοποιηθούν τα επόμενα χρόνια. Το μοτίβο ήταν κλασικό και αποδείχθηκε πλήρως η εφαρμογή του στη συνέχεια: **το κράτος χάραξε την στρατηγική «εκσυγχρονισμού» και «ανάπτυξης» του λιμανιού μέσω των διοικήσεων του ΟΛΠ, προχώρησε στην κατασκευή των αρχικών απαραίτητων υποδομών και «την κατάλληλη επενδυτική στιγμή» το ιδιωτικό κεφάλαιο σε εύφορο πια -για κερδοφορία- πεδίο αγόρασε το 67% των μετοχών του ΟΛΠ αντί πινακίου φακής.** Η COSCO (που αναρριχήθηκε το 2017 στην 1η θέση των πολυεθνικών κολοσσών διεθνών μεταφορών) από το 2008 (επί κυβέρνησης Καραμανλή) είχε υπογράψει μετά βαΐων και κλάδων συμφωνία με τον ΟΛΠ για την παραχώρηση των Προβλητών ΙΙ και ΙΙΙ ως ΣΕΜΠΟ, ανοίγοντας ουσιαστικά τον δρόμο της ιδιωτικοποίησης. Το πεδίο μάλιστα, με το ξέσπασμα της καπιταλιστικής κρίσης, έγινε ακόμη ευφορότερο και από το 2009, επί προεδρίας Ανωμερίτη στον ΟΛΠ, εκπονήθηκε το πρώτο ολοκληρωμένο πλάνο για το μέλλον του λιμανιού. Ουσιαστικά, το πλάνο Ανωμερίτη δεν διέφερε από το τωρινό Master Plan. Δεν ήταν τίποτε άλλο από μία πρώτη απόπειρα ολοκληρωμένης προσφοράς για την προσέλκυση επενδυτών. Η COSCO, όπως κάθε πολυεθνικός κολοσσός, αγόρασε το 2016 το πλειοψηφικό πακέτο των μετοχών του ΟΛΠ, γνωρίζοντας πρώτα σε τί θα επενδύσει και ποιο αναμένεται να είναι το κέρδος της από αυτήν την κίνηση.

Γι' αυτό είναι σημαντικό να αντιληφθούμε την πραγματικότητα συνολικά και όχι κατακερματισμένα. **Η παράκτια ζώνη του Πειραιά είναι σαφές ότι μετατρέπεται σε ενός τύπου Ειδική Οικονομική Ζώνη.** Τεράστια κεφάλαια, εμπορευματικών μεταφορών και εφοδιαστικών αλυσίδων (logistics), εφοπλιστικά, πετρελαϊκά, τουριστικά, κατασκευαστικά (πλοίων και κτιριακών υποδομών), συσσωρεύονται στην παράκτια ζώνη από το λιμάνι του Πειραιά μέχρι το Πέραμα και την Ελευσίνα, η οποία καθίσταται απόλυτα ελεγχόμενη και περιφραγμένη, ενώ απολαμβάνει κατ' ουσία ένα προνομιακό καθεστώς από το κράτος (φορολογικά, διοικητικά κτλ). Την ίδια στιγμή η τουριστική βιομηχανία και το real estate οργανώνουν τα πλάνα τους για την άλλη πλευρά του παραλιακού μετώπου από το Φαληρικό Δέλτα και το Ελληνικό μέχρι το Σούνιο. Σε αυτό το πλαίσιο ήδη τεράστιες πολυεθνικές έχουν μεταφέρει το κέντρο διαμετακόμισης των εμπορευμάτων τους στο λιμάνι του Πειραιά, με χαρακτηριστικό παράδειγμα την καπνοβιομηχανία British American Tobacco, η οποία ήδη από το 2016 έχει μεταφέρει το διεθνές διαμετακομιστικό της κέντρο στον Πειραιά κατόπιν συμφωνίας με την COSCO.

Σε αυτήν τη ζώνη, ζωτικό κέντρο θα είναι το κέντρο logistics, που προβλέπεται να κατασκευαστεί στην έκταση του **πρώην ΟΔΔΥ** πίσω από τον Σκλαβενίτη (μαζί με πολυώροφα κτίρια στάθμευσης-αποθήκευσης οχημάτων). Αυτό σημαίνει ταυτόχρονα ότι οι περιοχές μας θα τρέχουν στους ρυθμούς του λιμανιού και θα καλεστούν να συναινέσουν σε κάθε επιταγή των **«από πάνω»** (όπως

η επαναλειτουργία των ανενεργών δεξαμενών στο Πέραμα), είτε αυτή αφορά στο κεφάλαιο είτε στο κράτος. **Ήδη άλλωστε, οι κατοικημένες περιοχές γύρω από τις προβλήτες των ΣΕΜΠΟ που βρίσκονται σε πολύ κοντινή απόσταση από τον πρώην ΟΔΔΥ, ορίζουν το 24ωρό τους γύρω από την αδιάκοπη λειτουργία, τη ρύπανση και την ηχορύπανση των γερανών, των κλαρκ, των νταλικών και των φορτηγών πλοίων.** Τα λιμάνια και κυρίως ο τομέας της φορτοεκφόρτωσης, αποθήκευσης και μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αποκτούν όλο και πιο κεντρική θέση στον παγκόσμιο καπιταλισμό. Οι εφοδιαστικές αλυσίδες (logistics) αποτελούν τον κρίσιμο κρίκο οργάνωσης-παραγγελιών-διακίνησης μεταξύ της παραγωγής και της κατανάλωσης στην πλανητική γεωμετρία του συστήματος εκμετάλλευσης και καταπίεσης.

Παράλληλα, η σχεδιαζόμενη **επέκταση του επιβατικού σταθμού της κρουαζιέρας,** η κατασκευή **νέου επιβατικού σταθμού**, η δημιουργία **νέων αποθηκών εντός του λιμανιού**, δύο τουλάχιστον **πεντάστερων πολυτελών ξενοδοχείων** και **πολυώροφου εμπορικού κέντρου (τύπου mall), με στόχο να γίνει βασικός κόμβος της κρουαζιέρας το λιμάνι του Πειραιά**, προφανώς θα προσελκύσει και ήδη προσελκύει **πολυεθνικές ξενοδοχειακές επιχειρήσεις, εταιρείες real estate και την ντόπια επιχειρηματική ελίτ**, οι οποίες επιχειρούν να αδράξουν οφέλη από την υλοποίηση του **Master Plan**. Ήδη εταιρεία real estate αγόρασε την περιοχή του πρώην εργοστασίου του Παπαστράτου και οι ενώσεις των ντόπιων εφοπλιστών και βιομηχάνων προχωρούν σε κινήσεις σύνδεσης με την COSCO. Το **gentrification** στην περιοχή της παλιάς τρούμπας εξελίσσεται, ενώ είναι βέβαιο ότι περιμετρικά του λιμανιού η πόλη θα αποκτήσει μεταξύ άλλων χλιδάτα ξενοδοχεία, πολυτελή συγκροτήματα κατοικιών, ναυτιλιακές επιχειρήσεις και εμπορικά μεγαθήρια κατανάλωσης τύπου MALL, που θα επεκτείνουν σε βάθος χρόνου το καθεστώς της ειδικής οικονομικής ζώνης και μέσα στην πόλη. Ένα προνομιακό καθεστώς για λίγους, με **ελάχιστους ελεύθερους και «δημόσιους» χώρους, υπό συνεχή έλεγχο και επιτήρηση, δημιουργώντας νέους και θωρακίζοντας υφιστάμενους αποκλεισμούς.**

Για να λειτουργεί αδιάκοπα αυτή η πολυεπίπεδη αλυσίδα κυκλοφορίας εμπορευμάτων, πρέπει παράλληλα να υπάρχει η δυνατότητα γρήγορης και άμεσης επισκευής των πλοίων που προσαράζουν στο λιμάνι, η άμεση δυνατότητα καθαρισμού τους από τα πετρελαϊκά απόβλητα (SLOPS) και ανεφοδιασμού τους με καύσιμα. Γι' αυτό είναι σημαντική για την εύρυθμη λειτουργία του λιμανιού η παρουσία της OIL ONE του Μελισσανίδη και η επαναλειτουργία των καζανιών στο Πέραμα. Τα διυλιστήρια του Μελισσανίδη σε συνδυασμό με το εργοστάσιο τσιμέντου της LAFARGE είναι οι αναγκαίες βιομηχανικές μονάδες εντός της παράκτιας ζώνης που διευκολύνουν τη λειτουργία των υπόλοιπων λιμενικών εγκαταστάσεων και τα καζάνια οι βασικές δεξαμενές τροφοδοσίας. Το διυλιστήριο και τα καζάνια αποτελούν αυτήν τη στιγμή το εμφανέστερο πρόβλημα λόγω της δυσοσμίας και των κινδύνων αλλά δεν μπορούν να αντιμετωπίζονται αποκομμένα από το υπόλοιπο καπιταλιστικό σχέδιο για το λιμάνι. **Αυτό το σχέδιο είναι ενιαίο και ως τέτοιο μόνο μπορούμε να το αντιμετωπίσουμε. Τα καζάνια και τα διυλιστήρια δεν θα φύγουν όσο το λιμάνι και οι λειτουργίες του επεκτείνονται. Αυτό ήρθε να επιβεβαιώσει η προσθήκη και ψήφιση του άρθρου 70 στα πρόσφατα «προαπαιτούμενα» που ψήφισε η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ.**



Τα **«τυράκια»** για να χωνευτεί κοινωνικά αυτό το τερατούργημα είναι από τη μία, τα **«αντισταθμιστικά οφέλη»** (ανταλλάγματα) προς τους δήμους και από την άλλη, η υπόσχεση για θέσεις εργασίας, ό,τι καταλληλότερο μετά από 8 χρόνια σαρωτικής ταξικής επίθεσης και καπιταλιστικής αναδιάρθρωσης με την αύξηση της ανεργίας και την φτωχοποίηση ιδίως στις περιοχές μας. **Αυτό όμως που σκόπιμα αποκρύπτεται και ανέδειξε τόσο η προ τετραετίας όσο και η πρόσφατη απεργία του σωματείου των λιμενεργατών που εργάζονται σε εργολάβους για λογαριασμό της PCT (Θυγατρική της COSCO) είναι ότι πρόκειται για θέσεις εργασίας σε εξοντωτικές συνθήκες, χωρίς τους στοιχειώδεις κανόνες ασφαλείας (αφού το προνομιακό εργοδοτικό καθεστώς εντός τέτοιων ειδικών οικονομικών ζωνών εξαφανίζει τα όποια «εργατικά δικαιώματα»), ελαστικά και εξαντλητικά ωράρια που ξεπερνούν τις 12 ώρες δουλειάς, πενιχρούς μισθούς και κυρίως την επισφάλεια να επικρέμεται πάνω από τα κεφάλια των εργαζομένων στο διηνεκές.**

Όσον αφορά τα **«αντισταθμιστικά οφέλη»** προς τους παραλιμένιους δήμους Κερατσινίου-Δραπετσώνας και Περάματος, με τους φιλοκυβερνητικούς δημάρχους τους, αυτά συνίστανται από παραχωρήσεις εκτάσεων και παροχή κονδυλίων, **για τη σιωπή των δημοτικών αρχών στην ιδιωτικοποίηση του λιμανιού και το master plan**, για την επικέντρωσή τους σε επιμέρους σημεία που δεν

μπορούν να αντιμετωπιστούν μεμονωμένα και τη μετατροπή των κοινωνικών αντιδράσεων σε άνευρες θεσμικές καταγγελίες-διαμαρτυρίες. **Η σιωπή τους για την πώληση του ΟΛΠ στην COSCO, την επαναλειτουργία δεκάδων ανενεργών καζανιών στο Πέραμα, τη συνέχιση λειτουργίας της OIL ONE και της LAFARGE και την περαιτέρω επέκταση του χρονικού διαστήματος λειτουργίας τους, εξαγοράστηκε με λίγα στρέμματα γης και παροχή του 3,5% των κρατικών εσόδων από τα «οφέλη» της ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ στους δήμους Πειραιά, Κερατσινίου-Δραπετσώνας και Περάματος, από τα οποία ο δήμος Κερατσινίου-Δραπετσώνας θα παίρνει το 20% και ο δήμος Περάματος το 27%.** Υποτυπώδεις παραχωρήσεις-ανταλλάγματα για να **καμφθούν οι όποιες αντιδράσεις μας**, ένας τρόπος για να κανονικοποιηθεί στα μάτια μας η δυστοπική συνθήκη των **καζανιών**, των **διυλιστηρίων**, των **γιγαντιαίων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων**, των **γερανών φορτοεκφόρτωσης**, της **εκκωφαντικής φασαρίας**, της **αβάσταχτης δυσοσμίας**. Επιχωματωμένες ψευδο-οάσεις από χαλίκι, πλαστικό και τσιμέντο, με λιγοστά δέντρα, όπως οι δύο εκτάσεις συνολικά 110 στρεμμάτων στα πρώην λιπασμάτα, που δόθηκαν προς **«ανάπλαση»** στον δήμο Κερατσινίου-Δραπετσώνας, για να παραμένουμε έστω και λίγο ικανοποιημένοι με αυτό που μας δίνεται: **μια στριγμωγμένη και περιφραγμένη γωνιά περιπάτου, συναυλιών και αθλητικών δραστηριοτήτων, δίπλα σε καζάνια και διυλιστήρια, σιλό που συσκευάζουν τσιμέντο, εγκαταστάσεις που επεξεργάζονται τα λύματα όλης της Αττικής, ακούγοντας 12 μήνες τους γερανούς και τα κλαρκ να φορτοεκφορτώνουν 24 ώρες το 24ωρο κοντέινερ εμπορευμάτων.**

Μπροστά στην επιχειρούμενη επέκταση της λεηλασίας των ζωών μας, ας διερευνήσουμε πώς δεν θα μας κρατήσουν δεμένους στη θέση της απάθειας και να αντισταθούμε, ας φανταστούμε πώς θα επιθυμούσαμε την πόλη μας και να αγωνιστούμε**.** Το πρόταγμα της δημιουργίας **«ΕΝΙΑΙΟΥ ΑΛΣΟΥΣ»** στην περιοχή των Λιπασμάτων και της **ελεύθερης πρόσβασης στην θάλασσα** παραμένει ζωντανό και η μόνη διακριτή επιλογή απέναντι στο συρφετό των «αναπτυξιακών οραμάτων» των επιχειρηματικών συμφερόντων και των εκάστοτε κυβερνητικών-περιφερειακών-δημοτικών αρχών.



Συνέλευση της πλατείας Κερατσινίου - Δραπετσώνας
https://suneleushkeratsiniou.blogspot.gr/



Καπιταλιστική ανάπτυξη & επενδύσεις σημαίνει

περιφράξεις,
τσιμεντοποίηση,
εντατικοποίηση της εκμετάλλευσης,
επιτήρηση,
λεηλασία της ζωής μας

ΚΥΡΙΑΚΗ
13
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ
18:30μ.μ.

Εκδήλωση - Συζήτηση

Προβολή ενημερωτικού βίντεο

ΠΡΩΗΝ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ
ΚΑΧΡΑΜΑΝΟΓΛΟΥ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ 51
ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ

- Τι αφορά το master plan κράτους και cosco στην παράκτια ζώνη από το λιμάνι του Πειραιά μέχρι το Πέραμα;
- Τι συμβαίνει στις περιοχές μας με τα καζάνια, τα διυλιστήρια, και τις υπόλοιπες βιομηχανικές εγκαταστάσεις;
- Ποιος είναι ο ρόλος της κυβερνητικής, περιφερειακής και δημοτικής εξουσίας;

Ενιαίο άλσος στον χώρο των πρώην λιπασμάτων

Συνέλευση της πλατείας Κερατσινίου - Δραπετσώνας
https://suneleushkeratsiniou.blogspot.gr/

2019